

# E-Scooter nur auf Rad- und Gehwegen? – Zweifel an der Sachrichtigkeit der neuen Regelungen

Gastautor

2019-07-23T09:00:18



von

[FLEMMING KILIAN](#)

**Seit dem 15. Juni dürfen sich in Deutschland Elektrokleinstfahrzeuge (EKF) im öffentlichen Verkehrsraum bewegen. Unter welchen Bedingungen mit einem E-Scooter durch die Stadt geflitzt werden darf, ist der neuen Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) zu entnehmen. EKF müssen sich Rad- und Fußwege mit Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen teilen. Gerade in Städten ist der vorhandene Platz meist knapp. EKF sorgen für noch größere Enge. Als Antwort darauf erlaubt die eKFV kein Ausweichen auf die Straße, sondern verpflichtet nur zu einem Zurücktreten der EKF vor dem angestammten Verkehr. Doch überzeugt dies?**

Die [eKFV](#) wurde durch das Bundesverkehrs-, das Bundesumwelt- und das Bundesinnenministerium auf Grundlage des § 6 Abs. 1, 2 und 2a StVG erlassen. Gemäß § 10 eKFV dürfen EKF mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften auf Geh-, gemeinsamen Geh- und Radwegen und in Fußgängerzonen gefahren werden. Etwas schnellere EKF mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 12 – 20 km/h dürfen innerorts nur auf Radwegen, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen genutzt werden. Ein Ausweichen auf andere Verkehrsflächen ist nur zulässig, wenn die genannten Verkehrsflächen nicht vorhanden sind. Unter die EKF-Definition des § 1 Abs. 1 eKFV fallen dabei nicht nur die seit kurzem in einigen deutschen Großstädten anmietbaren [Elektro-Tretroller](#), sondern auch selbstbalancierende Fahrzeuge unterschiedlichen Typs wie [Segways](#) oder [Hoverboards](#).

Bereits im Rahmen des Erlassverfahrens der eKFV wurde in der Öffentlichkeit [diskutiert](#), ob es richtig sei, den ohnehin schon begrenzten Platz auf Rad- und Fußwegen durch die Erlaubnis von EKF noch weiter zu strapazieren. Um diesen

Nutzungskonflikt zu entschärfen, hat der Ordnungsgeber in § 11 eKFV allgemeine Verhaltensregeln für EKF festgelegt: EKF müssen einzeln hintereinander gefahren werden (Abs. 1), es gilt bei mehreren Spuren das Rechtsfahrgebot (Abs. 2) und Richtungsänderungen müssen mit Fahrtrichtungsanzeiger oder Handzeichen angekündigt werden (Abs. 3). Zentral für das Verhältnis zum bereits angestammten Fuß- und Radverkehr ist der vierte Absatz des § 11 eKFV. Es gilt nicht nur ein Rücksichtnahmegebot dem Fuß- und Radverkehr gegenüber, sondern darüber hinaus bei Betrieb eines EKF auf Radverkehrsflächen die Pflicht, seine Geschwindigkeit „erforderlichenfalls“ an die Geschwindigkeit des Radverkehrs anzupassen. Wird auf Gehwegen verkehrt, muss Fußgänger\*innen jederzeit Vorrang gewährt, wenn nötig sogar gewartet werden, um Fußgänger\*innen nicht zu behindern oder zu gefährden. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die [Gesetzesbegründung](#) den besonderen Mehrwert von EKF in dem Umstand ihrer Größe und der damit verbundenen Möglichkeit EKF „zur Verknüpfung unterschiedlicher Transportmittel und zur Überbrückung insbesondere kurzer Distanzen“ sieht, stellt sich die Frage, ob die Sonderbehandlung von EKF gegenüber dem angestammten Verkehr durch die §§ 10, 11 eKFV sachrichtig ist.

## Verletzung des Gemeingebrauchsrechts?

Bei öffentlichen Verkehrsflächen wie Straßen, Geh- und Radwegen handelt es sich regelmäßig um öffentliche Sachen im Gemeingebrauch. Die Widmung bestimmt nicht nur den Status als öffentliche Sache im Gemeingebrauch, sondern auch deren Verkehrsfunktion. Sie kann die Nutzung auf bestimmte Verkehrsarten beschränken (Verkehr mit Kraftfahrzeugen, mit Fahrrädern, zu Fuß). Fast alle Straßen und Wege, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet wurden, dürften noch keine ausdrücklichen Bestimmungen zur EKF-Nutzung enthalten. Bei EKF handelt es sich ausweislich des § 1 Abs. 1 eKFV um Kraftfahrzeuge.

Die Benutzung von Straßen wäre widmungsgemäß, handelte es sich bei EKF auch um Kfz i.S.d. Wegerechts. Hiergegen spricht insbesondere die unterschiedliche Zielsetzung von Straßenverkehrsrecht und Straßen- und Wegerecht. Ersteres ist besonderes Ordnungsrecht, letzteres Statusrecht. Das Straßenverkehrsrecht wird [traditionell](#) strikt vom Straßen- und Wegerecht abgegrenzt. Nach [h.M.](#) kann eine Beschränkung der Benutzungsarten allerdings auch durch das Straßenverkehrsrecht erfolgen. Das grundsätzliche Verbot der Straßennutzung durch § 10 eKFV wäre damit auch bei einem einheitlichen Begriffsverständnis keine Verletzung des Gemeingebrauchsrechts.

Die Benutzung von Fahrrad- und Gehwegen, die durch Widmung allein für den Verkehr mit Fahrrädern oder zu Fuß bestimmt wurden, bliebe EKF bei einem solchen Begriffsverständnis aber verwehrt. [Das Straßenverkehrsrecht berechtigt nicht dazu, den Rahmen einer Widmung weiter auszudehnen.](#) *Obiter* hat das [BVerfG bereits 1981](#) die ständige Rechtsprechung des BVerwG für richtig erachtet, wonach „das Straßenverkehrsrecht Regelungen nur innerhalb des Rahmens deckt, in dem der Verkehr durch die wegerechtliche Widmung zugelassen ist“. Das Straßenverkehrsrecht setzt das Straßenrecht voraus. Wären EKF Kraftfahrzeuge auch im Sinne des Straßenrechts, wären dem Fahrrad- und Fußverkehr gewidmete

Wege für EKF tabu. Hieran würde auch § 10 eKFV nichts ändern. Entrinnen lässt sich diesem Widerspruch nur durch eine uneinheitliche Auslegung des Kfz-Begriffs im Straßen- und Wegerecht. EKF lassen sich mit Verweis auf eher Rad- als PKW-Verkehr ähnelndem Platzbedarf und sich ähnelndem Gewicht mehr als Fahrräder, denn als Kfz verstehen. Zudem ähneln sich die Verkehrsfunktionen von Rad- und EKF-Verkehr deutlich: Es geht um den etwas schnelleren Transport von meist einer Person und – wenn überhaupt – nur begrenzt von Waren. Sofern man ein uneinheitliches Begriffsverständnis befürwortet, ergeben sich aus dem Straßen- und Wegerecht keine weiteren Probleme. § 11 Abs. 4 eKFV ist eine Vorfahrtsregel ähnlich der Rechts-vor-links-Regel des §8 Abs. 1 StVO und zählt zum Straßenverkehrsrecht.

## Unzulässige Ungleichbehandlung?

In § 11 Abs. 4 eKFV könnte aber ein Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG liegen. Als Prüfungsmaßstab reicht für den Moment die saloppe Zusammenfassung der Gleichheitsdogmatik unter das Gebot, dass Gleiches gleich und Ungleiches ungleich behandelt werden muss. Der Begriff des Fahrrads eignet sich nicht als *tertium comparationis*. Der elektrische Antrieb unterscheidet EKF von Fahrrädern. Wählt man den umfassenderen Oberbegriff des Verkehrsteilnehmers, ist ein sachlicher Differenzierungsgrund in der fehlenden Motorisierung von Fahrrädern und damit einer grundsätzlich anderen Gefahrenlage zu sehen.

Vergleicht man EKF mit Rad- und Kfz-Verkehr daraufhin, ob die Straße grundsätzlich genutzt werden darf, überzeugt als sachlicher Grund, EKZ nicht auf Straßen zu erlauben (§ 10 eKFV), der geringere Schutz von EKZ-Nutzer\*innen nur begrenzt. Ähnlich gering geschützt sind auch Radfahrer\*innen. Für sie gilt keine grundsätzliche Radwegebenutzungspflicht, vgl. § 2 Abs. 4 S. 2 StVO. Als sachlicher Grund kann aber die Neuartigkeit von EKZ als Verkehrsart angeführt werden. Da es [Sache des Gesetzgebers ist, zu entscheiden, welche Elemente der zu ordnenden Lebensverhältnisse er dafür als maßgebend ansieht, sie im Recht gleich oder verschieden zu behandeln](#), ist die Ungleichbehandlung daher nicht notwendig zu beanstanden. Langfristig sollte sie aber überdacht werden.

## Rechtspolitisch überzeugend?

Zum einen führen §§ 10 und 11 Abs. 4 eKFV dazu, dass die Vorteile von EKF gegenüber der Fortbewegung zu Fuß oder per Rad (Schnelligkeit, Bequemlichkeit) nicht voll ausgeschöpft werden. Der vom Gesetzgeber gewünschte Impuls zum Umstieg auf den ÖPNV und einer damit einhergehenden Luftverbesserung dürfte deutlich geringer ausfallen als theoretisch möglich. Zum anderen die Regelungen, welchen Gefahren EKF-Nutzer\*innen ausgesetzt sind, wenn im Zweifel immer sie zum Stoppen oder zur Geschwindigkeitsanpassung verpflichtet sind. Andererseits leuchtet es unmittelbar ein, dass der schnellere Verkehr zur Verhütung schwerer Unfälle Rücksicht auf den langsameren nehmen muss. Falsch dürfte auf lange Sicht jeder Ansatz sein, der versucht neue Verkehrsarten gegen angestammte auszuspielen. Es gilt urbane Mobilität grundlegend neu zu denken und

beispielsweise durch das [gezielte Reduzieren von Kfz-Verkehr in Innenstädten](#) Platz für neue, kleinere und umwelteffizientere Fahrzeuge zu schaffen. Platz könnte auch für neue „EKF-Wege“ sein.

**Zitiervorschlag:** Flemming Kilian, „E-Scooter nur auf Rad- und Gehwegen? – Zweifel an der Sachrichtigkeit der neuen Regelungen“, JuWissBlog Nr. 78/2019 v. 23.7.2019, <https://www.juwiss.de/78-2019/>



*Dieses Werk ist lizenziert unter einer [Creative Commons Namensnennung – Nicht kommerziell – Keine Bearbeitungen 4.0 International Lizenz](#).*

---

